Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE L'INCENDIE À BORD DU BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "NORTH SIDE" ET DU BATEAU DE PLONGÉE CANADIEN "D-THUNDERBALL", À PORT DOVER (ONT.) LE 26 NOVEMBRE 1985.

RAPPORT N° 470

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE L'INCENDIE À BORD DU BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "NORTH SIDE" ET DU BATEAU DE PLONGÉE CANADIEN "D-THUNDERBALL", À PORT DOVER (ONT.) LE 26 NOVEMBRE 1985.

Fiche technique des bateaux

Nom	"NORTH SIDE"	"D-THUNDERBALL"
Numéro officiel	172018	348591
Port d'immatriculation	Port Dover	Port Dover
Indicatif d'appel	VX8119	VCQN
Jauge brute	22,55 tonneaux	54,86 tonneaux
Jauge nette	15,33 tonneaux	37,30 tonneaux
Longueur, réglementaire	16,67 m	18,81 m
Largeur	5,18 m	4,91 m
Creux	1,70 m	2,41 m
Tirant d'eau	Av. : 1,37 m Ar. : 1,83 m	Av. : 1,22 m Ar. : 1,83 m
Type	Bateau de pêche	Bateau de plongée
Construction	Acier, Port Dover 1944	Acier, Loreauville, Louisianne (É.-U.) 1966, superstructure en aluminium
Groupe propulsif	Diesel, 174 b.h.p.	Diesel, 680 b.h.p., deux hélices
Cargaison	Aucune	Aucune
Équipage	3 personnes (aucune à bord)	6 personnes (aucune à bord)
Certificats	Eaux intérieures classe I Grands lacs seulement	Eaux intérieures classe II Lac Érié
Armateur	Ryerse Fisheries Ltd Port Dover (Ont.)	Pembina Resources Ltd Calgary (Alb.)

NOTA : Dans le présent rapport, toutes les heures sont exprimées en fonction de l'heure normale de l'Est (UTC moins 5 heures).

Données préliminaires

Le "NORTH SIDE" était utilisé pour la pêche à l'éperlan sur le lac Érié et son port d'attache était Port Dover (Ont.); il avait pêché le 25 novembre. Après avoir débarqué la prise, le bateau a été amarré côté bâbord contre la jetée. Un des membres d'équipage a branché le chauffe-moteur sur la prise d'alimentation à quai et a laissé la veilleuse du poêle au propane allumée. Lorsque le dernier membre d'équipage a quitté le bateau vers 17h00, il n'a pas verrouillé les portes.

Au cours de la nuit, le bateau a pris feu, brûlé ses amarres, dérivé de l'autre côté du bassin et enflammé le bateau de plongée "D-THUNDERBALL".

Vers 04h15, quelqu'un a aperçu les flammes et appelé les pompiers bénévoles de Port Dover qui ont maîtrisé l'incendie. Les deux bateaux sont restés à flot même s'ils ont subi des avaries considérables.

Récit des événements

Dans l'après-midi du 25 novembre 1985, le "NORTH SIDE" débarque sa prise au Omstead's Fishery à Port Dover, et se rend ensuite à son poste d'amarrage à l'extrémité Sud-Est du deuxième quai du côté Est du bassin Est.

On l'amarre le côté bâbord contre le quai au moyen de câbles synthétiques et on branche un câble de rallonge électrique sur la prise de plancher de l'alimentation électrique à quai. On connecte le chauffe-moteur sur l'alimentation externe et on laisse deux ampoules électriques allumées. Lorsque le dernier membre d'équipage quitte le bateau vers 17h00, le poêle au propane dans la timonerie est réglé au plus bas niveau et seule la veilleuse est allumée. On ne verrouille pas les portes de la timonerie ou de la salle des machines parce que même quand elles sont verrouillées, elles n'arrêtent pas les voleurs ou les vandales.

Vers 04h15 le lendemain, les membres d'équipage d'un autre bateau qui circulent en voiture près du quai, aperçoivent des flammes qui s'échappent des bateaux qui se trouvent au mur Sud du bassin Est et entendent le bruit d'explosions.

On téléphone au service de pompiers bénévoles de Port Dover et à la police régionale de Haldimand-Norfolk. Les pompiers s'amènent sur les lieux et combattent l'incendie avec de l'eau et de la mousse.

Le "NORTH SIDE" est appuyé contre le bateau de plongée "D-THUNDERBALL", lequel est muni de défenses en pneus de caoutchouc dans lesquelles se propage l'incendie et a à son bord des bouteilles d'oxygène qui explosent sous l'effet de la chaleur.

L'incendie détruit le rouf en aluminium et une grande partie de l'intérieur du "D-THUNDERBALL" et cause également des avaries considérables au "NORTH SIDE". Toutefois, les deux restent à flot. Heureusement, le mazout qui se trouve sur les deux bateaux ne prend pas feu. L'incendie est maîtrisé à 07h00. La police régionale de Haldimand-Norfolk prélève certains objets du "NORTH SIDE" comme preuves.

L'accident ne fait ni mort ni blessé et n'entraîne pas de pollution.

Analyse des principaux facteurs

1. À Port Dover, la pêche à l'éperlan sur le lac Érié emploie un certain nombre de bateaux de pêche; ils partent chaque matin et les membres d'équipage retournent chez eux le soir. Les bateaux sont laissés sans surveillance la nuit et n'importe qui peut circuler dans le secteur du quai.

2. Vers 20h00, un employé d'une usine de transformation du poisson a aperçu par la fenêtre de son bureau, de la lumière dans la timonerie du "NORTH SIDE" et une personne qui y circulait. Comme il savait qu'un membre d'équipage avait déjà habité à bord, il n'a pas trouvé la situation anormale et n'y a pas fait attention; il lui était impossible d'identifier cette personne.

3. Après l'incendie, le propriétaire du "NORTH SIDE" a suggéré d'appeler le commissaire aux incendies de l'Ontario mais comme dans ce cas, il n'y avait ni mort ni blessé, on n'a pas tenu compte de sa recommandation. Même si les incendies à bord des navires ne relèvent pas, à proprement parler, de la juridiction du bureau du commissaire aux incendies de l'Ontario, ce dernier, s'il est prévenu, fait enquête sur les incendies ayant entraîné :

   - des morts
   - des explosions
   - des pertes de plus de 0,5 million de dollars
   - ou dont l'origine est douteuse.

4. Le "D-THUNDERBALL" était sans surveillance dans les heures précédant l'incendie.

5. La Division des enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada n'a pas été prévenue avant le lendemain, soit le 27 novembre et, au moment de l'arrivée de l'enquêteur, toutes les preuves relatives à l'origine de l'incendie avaient été enlevées.

6. Le chauffe-moteur a été enlevé du moteur diesel et envoyé au laboratoire de la Direction des techniques de sécurité aérienne avec les débris du câble de rallonge, le poêle au propane et la boîte à fusibles pour être examinés afin de voir s'ils auraient pu être à l'origine de l'incendie.

7. Le Règlement sur le rapport de sinistres maritimes stipule que... la personne responsable du navire... doit faire rapport sans délai... par téléphone à la station radio locale de télécommunications maritimes canadiennes. (Voir l'appendice 1.)

8. Conditions météorologiques

Voici les conditions météorologiques en vigueur pendant la nuit : vent du Nord-Nord-Est de 30 milles à l'heure et température ambiante de 0 °C. Il y a peut-être eu de la pluie verglaçante.

9. Origines probables de l'incendie

a) Source d'alimentation électrique - l'inspection du câble de rallonge branché à une prise de courant à quai de 120 V aurait apparemment permis de découvrir des signes typiques de brûlure d'arc par suite d'un incendie dans le circuit. Le câblage électrique à bord était bien installé avec des fusibles et ces derniers n'étaient pas fondus. Le chauffe-moteur était en bon état.

b) Prise électrique de plancher - l'inspection de Ontario Hydro a permis de découvrir, dans la section de distribution, que la prise de courant de 30 A avait été séparée et que la prise de courant de 15 A avait été reliée aux coupe-circuits de 30 A. Cette installation allait en l'encontre du Code canadien de l'électricité et pouvait être dangereuse, mais des essais sur le câble de rallonge du "NORTH SIDE" ont démontré que les mauvais raccordements n'ont joué aucun rôle dans l'accident en question.

c) On pense que c'est un ancien locataire du poste d'accostage qui a trafiqué la prise électrique de plancher et le propriétaire du "NORTH SIDE" ne l'aurait pas utilisée s'il avait su qu'elle était défectueuse.

d) Poêle au propane - l'inspection des débris du poêle au propane n'a pas montré d'indice d'une défectuosité quelconque. Le poêle était fourni par la compagnie de gaz propane et était bien entretenu; aucun mécanisme n'était défectueux.

e) Incendie criminel - il y a eu plusieurs incendies d'origine inconnue dans la région, notamment l'incendie de bateau de pêche "H.H. MISNER" à Port Dover, le 5 décembre 1984, qui a été découvert par les membres d'équipage quand ils sont arrivés le matin à 07h30. On a cru alors que l'incendie avait été causé par un intrus qui n'aurait pas fait attention en fumant.

10. Combustibles - à bord du "NORTH SIDE"

Dans le rouf en acier

Essence dans le réservoir de la pompe de service général
1 gallon d'essence dans un bidon de 2 gallons
Bidon de 2 gallons vide
Essence dans un réservoir du treuil de chalut

Dans la timonerie

1 gallon d'huile végétale pour l'ancre flottante
12 fusées de détresse dans un contenant
Plancher, banc du pont et marches en bois
4 gilets de sauvetage
Ancre flottante en plastique
Câbles

Sur le dessus du rouf

Bouteille de propane

Sur le pont

Amarres
Câbles d'amarrage en polypropylène
Réservoir à essence du moteur du treuil de chalut
5 boîtes à poisson en plastique remplies de glace
Caisses à poisson

11. Les réservoirs à combustible et l'huile diesel sur les deux navires n'ont pas brûlé. Le rouf en aluminium et une grande partie de l'équipement au-dessus du pont du "D-THUNDERBALL" ont été détruits. Comme le coût des réparations s'élevait à 0,5 million de dollars, le "D-THUNDERBALL" est une perte réputée totale.

Le rouf et les engins de pêche du "NORTH SIDE" ont été détruits, ne laissant intacte que la coque; le coût de réparation des avaries était de l'ordre de 75 000 $.

Constatations

Le bateau de pêche "NORTH SIDE" a pris feu au petit matin du 26 novembre 1985, alors qu'il était sans surveillance à son poste d'amarrage, les amarres ont brûlé et le bateau a pu ainsi dériver de l'autre côté du bassin.

Il semble :

- qu'on n'ait pas pu déterminer la cause de l'incendie du "NORTH SIDE";
- que le "NORTH SIDE" en flammes ait dérivé vers le Sud et se soit appuyé contre le bateau de plongée "D-THUNDERBALL" qui était amarré sans surveillance du côté Nord du brise-lames Est.
- les flammes du "NORTH SIDE" se soient propagées au "D-THUNDERBALL".

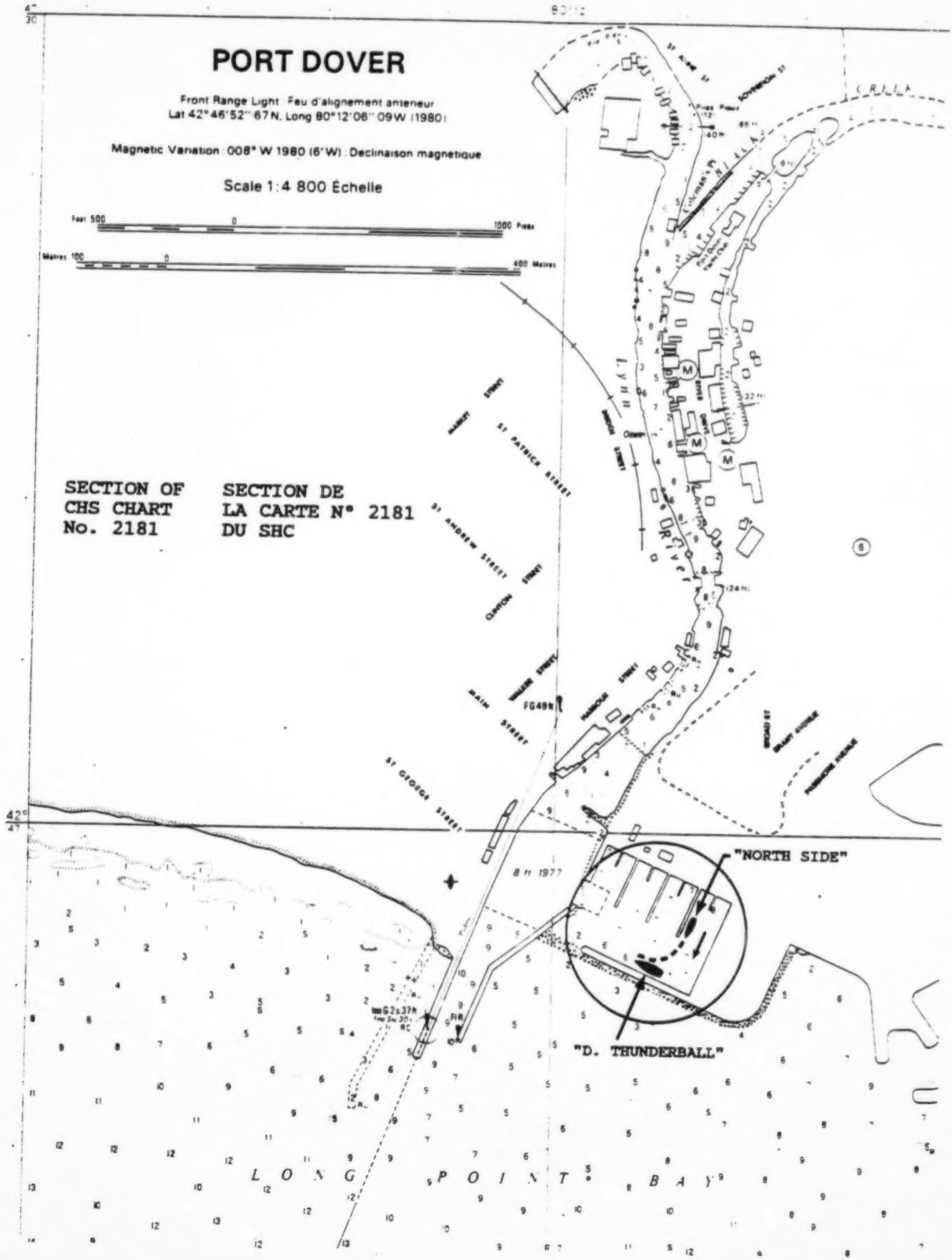
Autres constatations

Les pompiers sont intervenus rapidement et ont éteint les incendies sur les deux navires.

La Division des enquêtes sur les accidents maritimes n'a pas été prévenue de l'incendie avant que l'on ait effacé une bonne partie des preuves qui auraient pu servir à établir la cause de l'incendie du "NORTH SIDE" notamment en nettoyant les cendres.

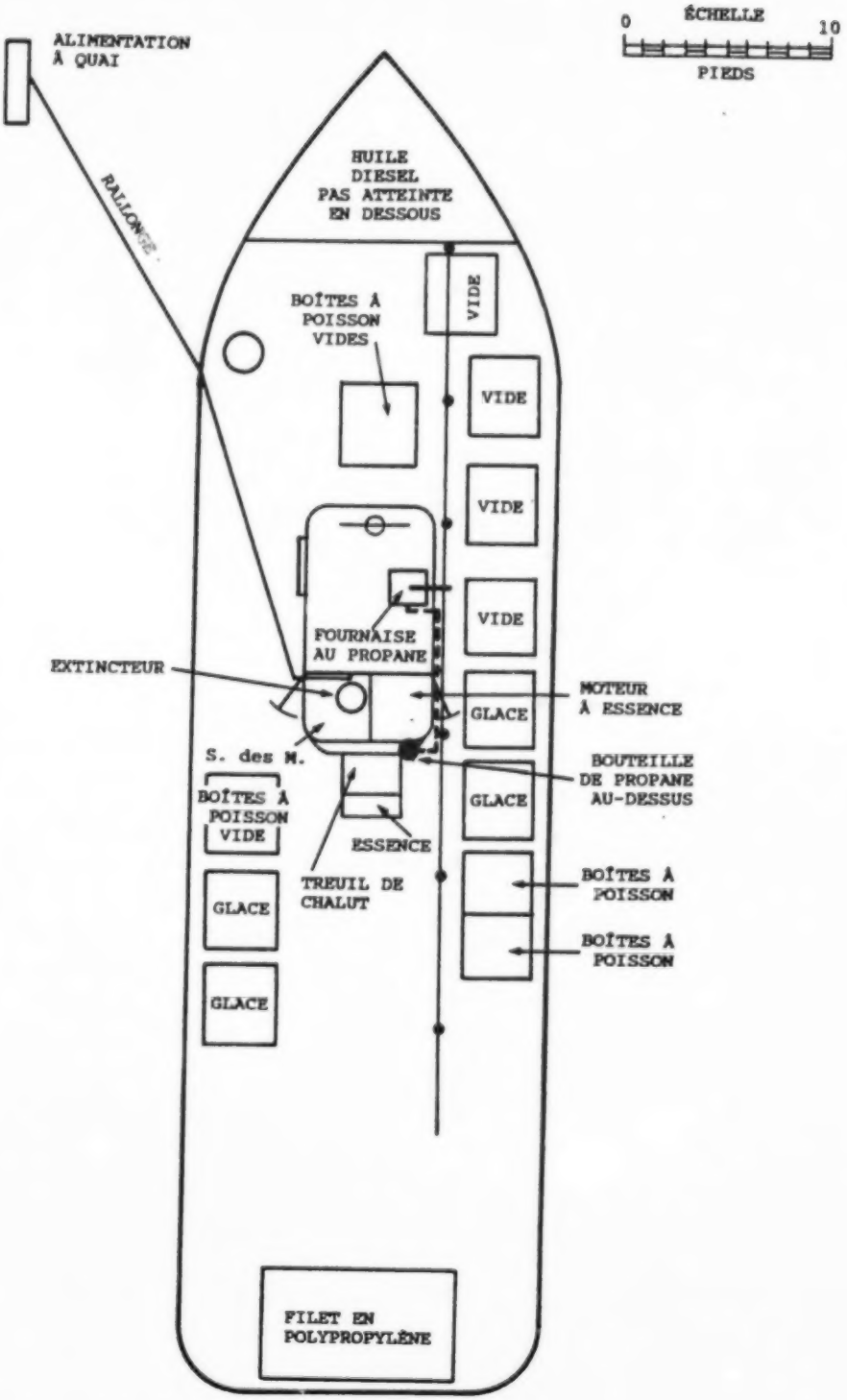
Le bureau du commissaire aux incendies de l'Ontario n'a pas été appelé et, par conséquent, ses ressources spécialisées n'ont pu être prises à contribution aux fins de l'enquête.

OTTAWA (ONTARIO)
JUILLET, 1987.


PORT DOVER
Front Range Light Feu d'alignement antérieur
Lat 42°46'52" 67 N, Long 80°12'08" 09 W (1980)
Magnetic Variation 008° W 1980 (6' W) Déclinaison magnétique
Scale 1:4 800 Échelle
SECTION OF CHS CHART No. 2181
SECTION DE LA CARTE N° 2181 DU SHC
"NORTH SIDE"
"D. THUNDERBALL"
LONG POINT BAY
LYNN RIVER
MAIN STREET
ST GEORGE STREET
ST PATRICK STREET
ST ANDREW STREET
CLARENCE STREET
HARBOUR STREET
BROAD ST
8 ft 1977

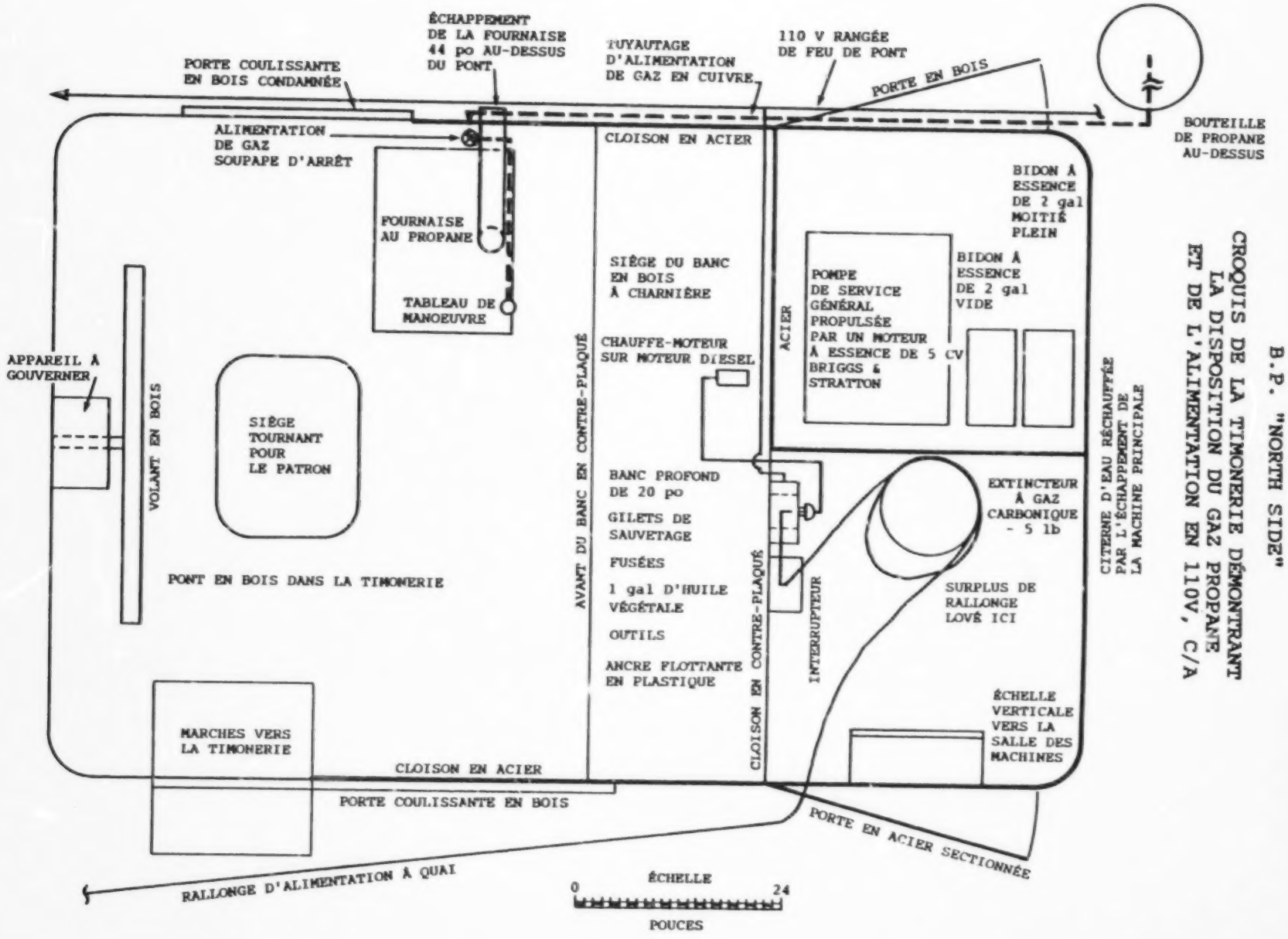
B.P. "NORTH SIDE"

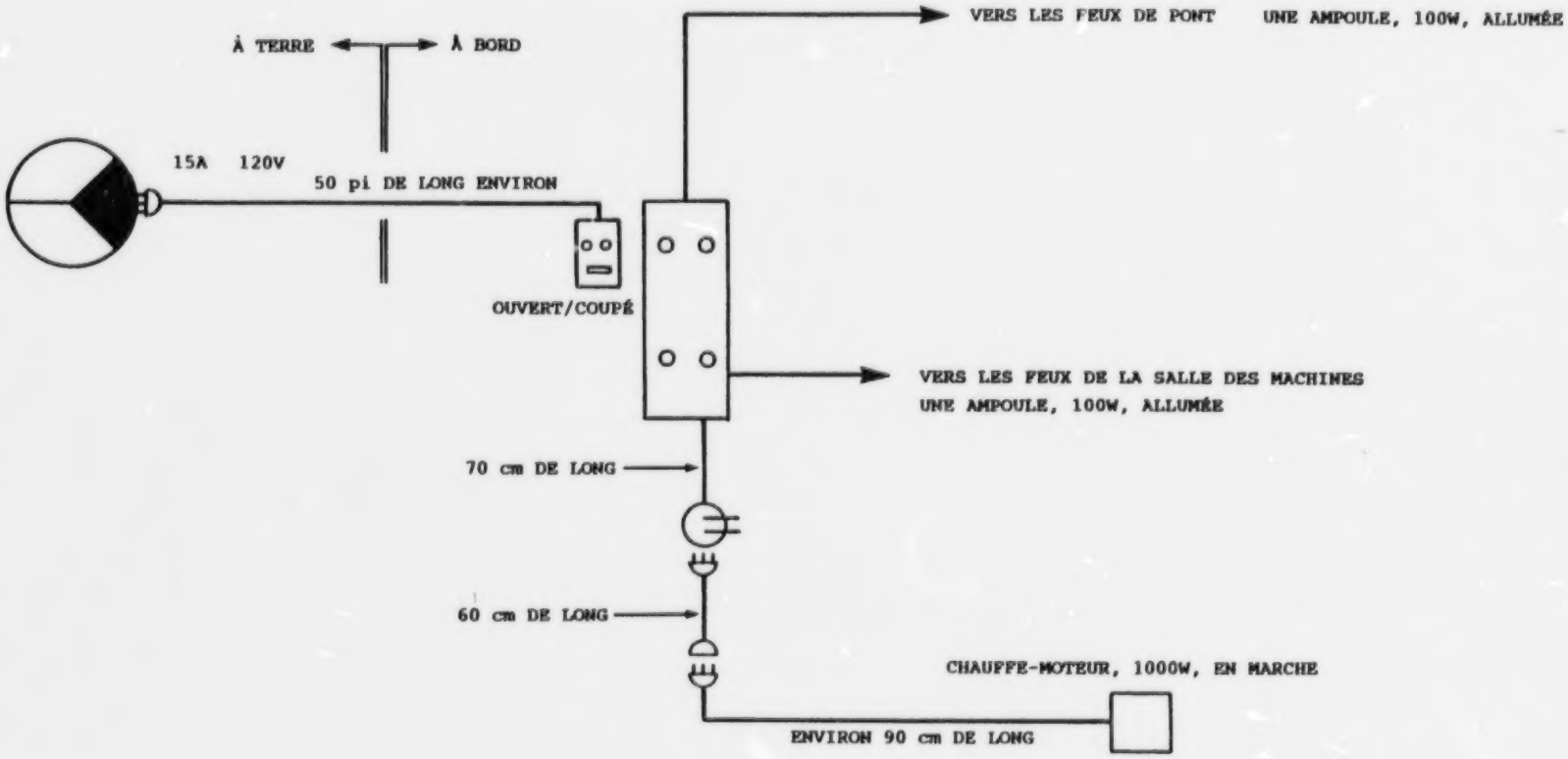
VUE EN PLAN DU PONT PRINCIPAL



B.P. "NORTH SIDE"

CROQUIS DE LA TIMONERIE DÉMONTRANT LA DISPOSITION DU GAZ PROPANE ET DE L'ALIMENTATION EN 110V, C/A

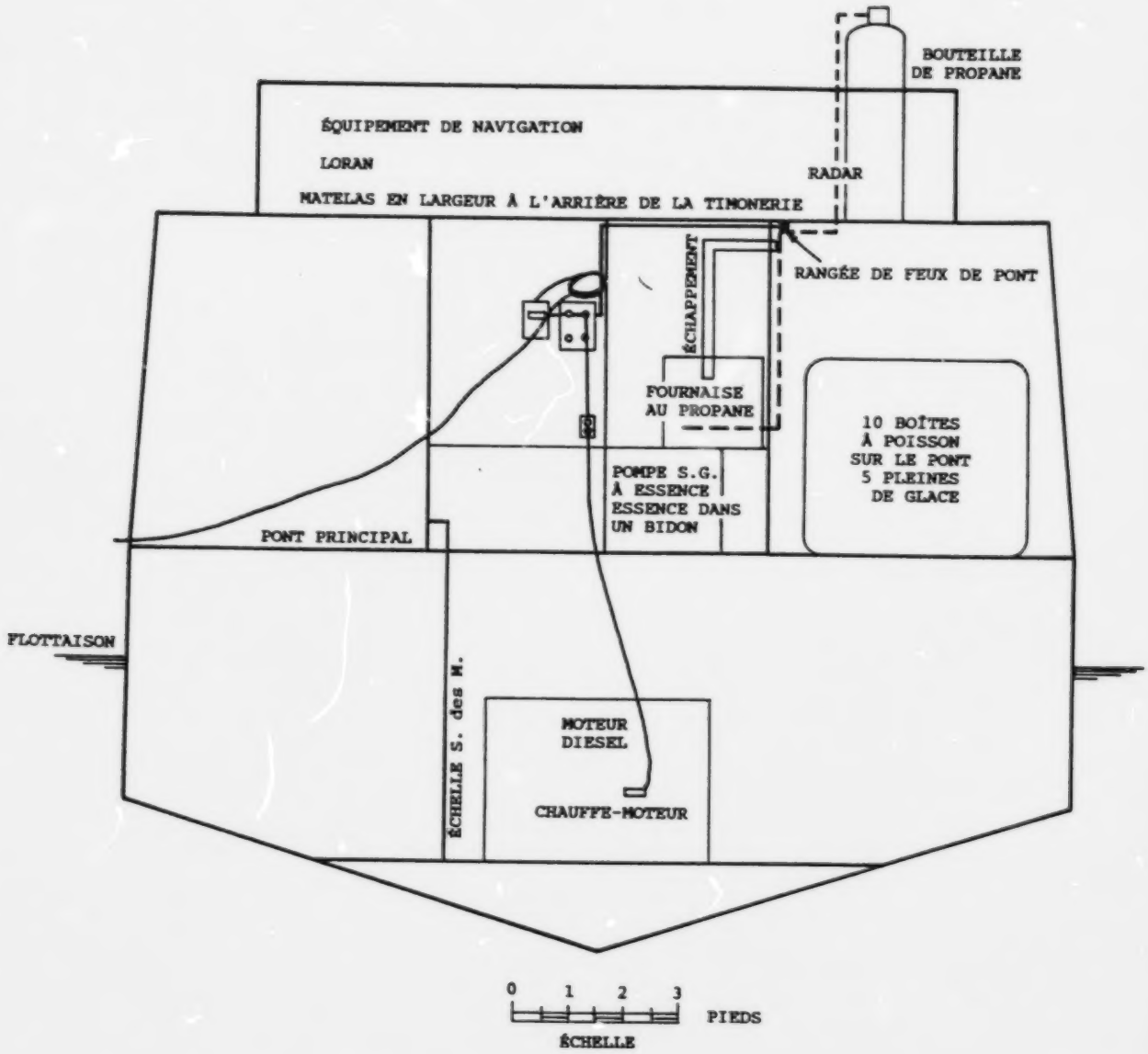




B.P. "NORTH SIDE"

CROQUIS D'ALIMENTATION EN COURANT ALTERNATIF

NOTA: Le "NORTH SIDE" a un circuit de 32V séparé de celui de 32V alimenté par la génératrice propulsée par la machine principale. Il n'y a pas de contact entre les deux circuits.

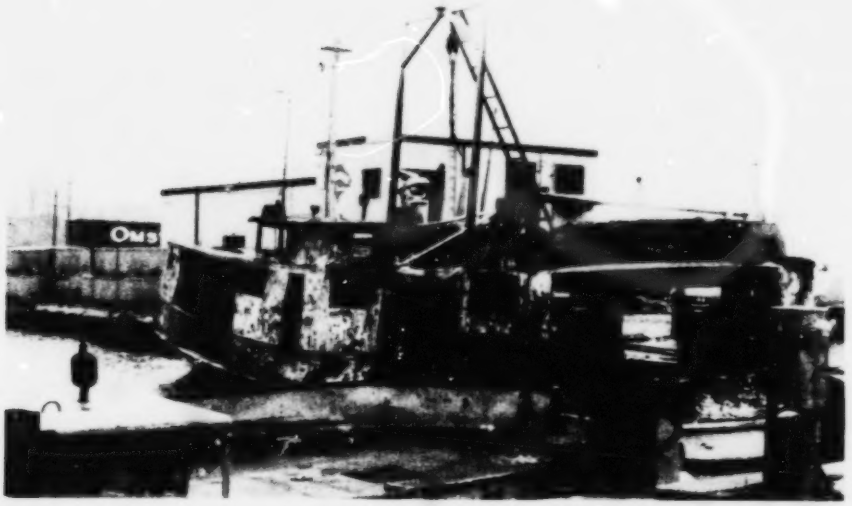


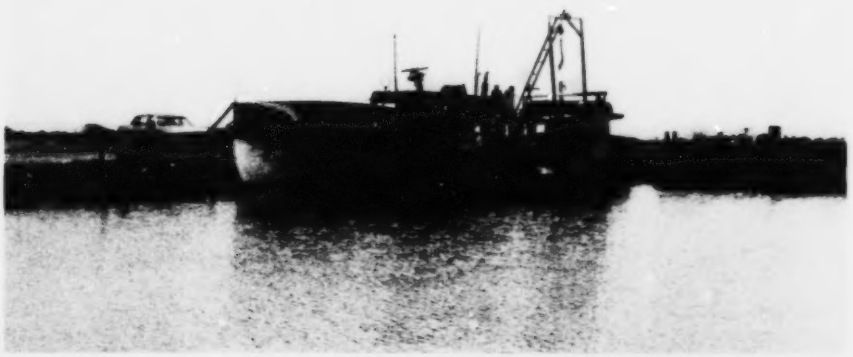
B.P. "NORTH SIDE"

CROQUIS DE LA COUPE AU MAÎTRE
VUE VERS L'AVANT

F.V. "NORTH SIDE"
after fire.

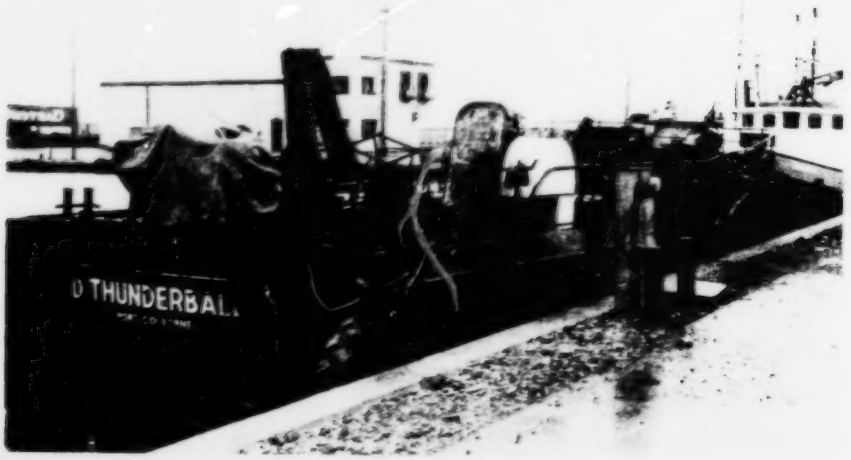
B.P. "NORTH SIDE"
après l'incendie.

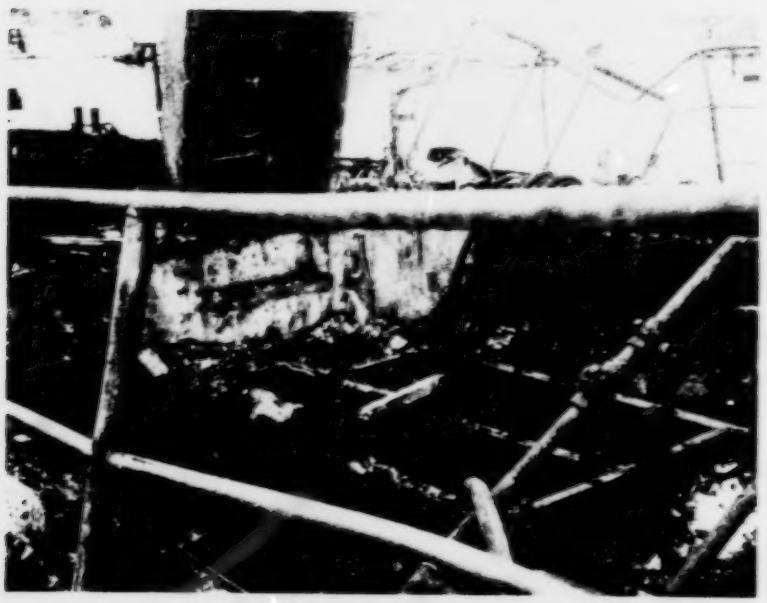




"D - THUNDERBALL"
after fire.

"D - THUNDERBALL"
après l'incendie.



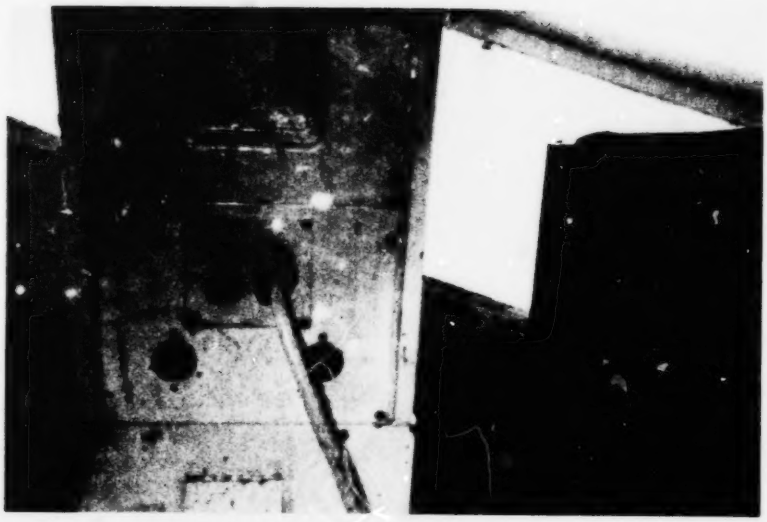


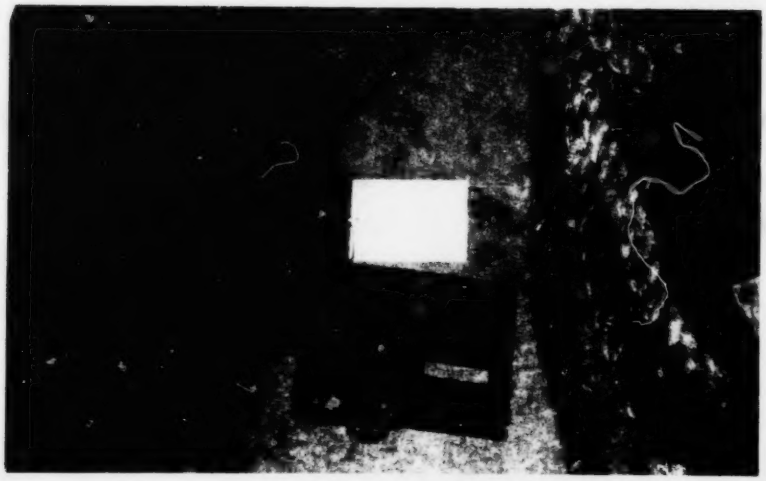
Remains of
aluminum
house.

Les restants
du rouf
en aluminium.

Shore power supply pedestal Port Dover.

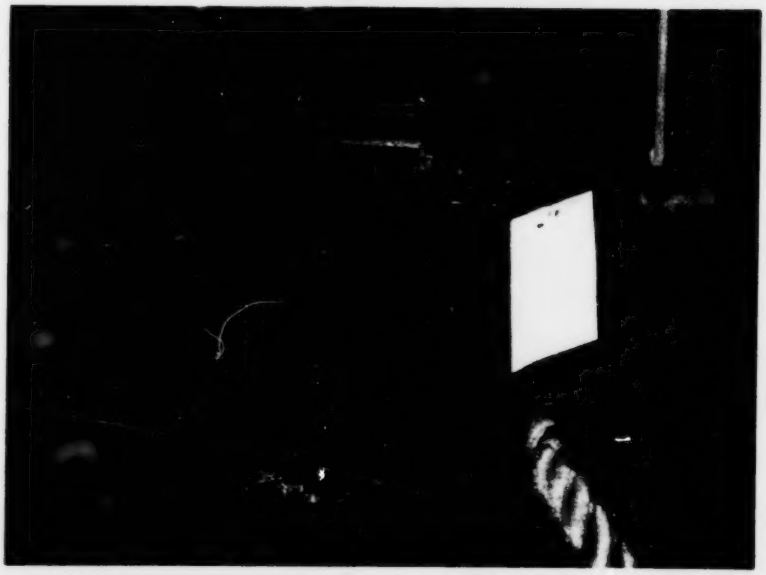
Socle de l'alimentation à quai- Port Dover.





"NORTH SIDE" fuse boxes.

"NORTH SIDE" coffrets à fusibles.

"NORTH SIDE" propane stove.

"NORTH SIDE" fourneau au propane.